

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
17. Juni 2004 (17.06.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/050393 A1(51) Internationale Patentklassifikation⁷: B60C 25/132

(72) Erfinder; und

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE2003/003985

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): THELEN, Dieter [DE/DE]; Am Sandrain 2, 64397 Modautal (DE). RO-GALLA, Martin [DE/DE]; Secheimer Strasse 90, 64297 Darmstadt (DE). LEHR, Werner [DE/DE]; Bieberauer Strasse 15, 64397 Modautal (DE).

(22) Internationales Anmeldedatum:

2. Dezember 2003 (02.12.2003)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(74) Anwälte: HAAR, Lucas, H. usw.; Haar & Schwarz-Haar, Lessingstrasse 3, 61231 Bad Nauheim (DE).

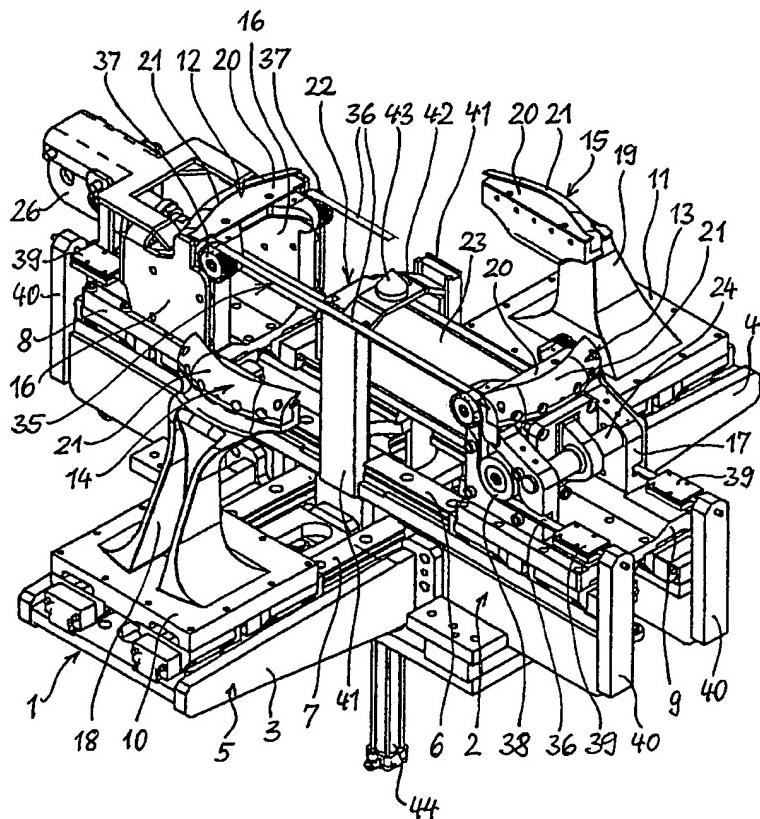
(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(81) Bestimmungsstaaten (national): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DK, DM, DZ, EC, EE, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW,

(30) Angaben zur Priorität:
102 56 870.7 4. Dezember 2002 (04.12.2002) DE*[Fortsetzung auf der nächsten Seite]*

(54) Title: CLAMPING DEVICE FOR RIMS, PARTICULARLY FOR MOUNTING TIRES

(54) Bezeichnung: SPANNVORRICHTUNG FÜR FELGEN, INSbesondere ZUR REIFENMONTAGE



WO 2004/050393 A1

durch ein Getriebe (27) synchronisiert.

(57) Abstract: The invention relates to a device for clamping the rim of a vehicle wheel, particularly for mounting tires, comprising a holding element (35) upon which the rim can be placed while lying on its side and comprising clamping jaws (12 to 15). These clamping jaws can move radially with regard to the rim and are provided for tightly clamping the rim edge that is adjacent to the holding element (35). Two pairs of clamping jaws (12 to 15) are provided on a support (1) and their motion paths cross one another at right angles. The motion of the clamping jaws (12 to 15) is effected by a lifting cylinder (22) and is synchronized by a gearing (27).

(57) Zusammenfassung: Bei einer Vorrichtung zum Spannen der Felge eines Fahrzeugrades, insbesondere zur Reifenmontage, mit einer Ablage (35), auf welcher die Felge mit einer Seite ablegbar ist, und mit radial zur Felge bewegbaren Spannbacken (12 bis 15) zum Festspannen des der Ablage (35) benachbarten Felgenrandes sind an einem Träger (1) zwei Paare von Spannbacken (12 bis 15) vorgesehen, deren Bewegungsbahnen einander rechtwinklig kreuzen. Die Bewegung der Spannbacken (12 bis 15) wird durch einen Hubzylinder (22) erzeugt und ist



MX, MZ, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC,
SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA,
UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

Veröffentlicht:

- mit internationalem Recherchenbericht
- vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen eintreffen

(84) **Bestimmungsstaaten (regional):** eurasisches Patent (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR).

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

JC17 Rec'd PCT/PTO 10 / 537505
03 JUN 2005

Spannvorrichtung für Felgen, insbesondere zur Reifenmontage

- Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zum Spannen der Felge eines Fahrzeuggrades, insbesondere zur Reifenmontage, mit einer Ablage, auf welcher die Felge mit einer Seite ablegbar ist, und mit radial zur Felge bewegbaren Spannbacken zum Festspannen des der Ablage benachbarten Felgenrandes.
- 10 Zum Aufziehen eines Reifens auf die Felge eines Fahrzeuggrades mit Hilfe einer Montagemaschine ist es erforderlich, das Fahrzeugrad auf dem Tisch der Montagemaschine in Position zu halten. Hierbei müssen die anzuwendenden Haltekräfte so groß sein, daß das Rad entgegen der auftretenden Montagekräfte sicher gehalten wird. Die Felge wird von Spannbacken festgeklemmt, wobei die Felgenachse im wesentlichen senkrecht steht. Der Reifen wird schräg auf die festgespannte Felge gelegt, wobei ein Teil seiner Schulter in Höhe des unteren Felgenrandes von einer Auflage gehalten wird. Ein umlaufendes Werkzeug drückt zunächst den ersten unteren Reifenwulst über den oberen Felgenrand. Anschließend wird der zweite Reifenwulst mit einem umlaufenden Werkzeug über den Oberen Felgenrand gedrückt. Bei diesem Vorgang muß der zweite Reifenwulst in das Tiefbett der Felge rutschen, damit der zweite Reifenwulst ohne Überdehnung über den oberen Felgenrand gedrückt werden kann. Bei manchen Felgen befindet sich das Tiefbett ungefähr auf halber Felgenhöhe, so daß der Reifen bei diesem Montageschritt sehr stark verformt werden muß. Da der auf dem Tisch aufliegende Reifen nicht ausweichen kann, kann diese Verformung zu einer Schädigung des Reifens führen.
- Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Spannvorrichtung der eingangs genannten Art so zu gestalten, daß eine unzulässige Verformung der Reifen beim Aufziehen auf die Felge vermieden wird.

- 2 -

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe dadurch gelöst, daß die Spannbacken mit der axialen Außenseite des Felgenrandes zusammenwirkende Anlageflächen und radial von außen an den Felgenrand andrückbare Spannklauen haben und daß auf der dem Felgenrand abgekehrten Rückseite 5 wenigstens einer Spannklaue sich in axialer und radialer, sich von der Felge entfernenden Richtung ein Freiraum erstreckt.

Durch die erfundungsgemäße Gestaltung der Spannvorrichtung wird beim Aufziehen ein Ausweichen der Lauffläche des Reifens unter die Auflageebene 10 der Felge ermöglicht, da unmittelbar hinter den Spannbacken bzw. Spannklauen ein ausreichend großer Freiraum zur Aufnahme des verformten Bereichs des Reifens vorgesehen ist. Im Reifen bildet sich daher keine in das Reifeninnere eindringende Beule, die eine Schädigung des Reifens verursachen kann. Besonders bei sogenannten Run-Flat-Reifen ist dies von 15 großer Bedeutung.

Es sind Spannvorrichtungen für automatische Anlagen zum Montieren von Reifen bekannt, bei welchen die Felge des Fahrzeuggrades auf zwei gegenüberliegenden Seiten zwischen entsprechend dem Felgenrand 20 geformten Spannbacken gespannt wird. Diese Spannmethode erzeugt im Rand der Felge erhebliche Biegemomente, so daß die Gefahr besteht, daß das Fahrzeuggrad bleibend verbogen wird. Um dies zu vermeiden, müssen die Spannkräfte der Spannvorrichtung entsprechend niedrig gehalten werden, was der Forderung nach einem sicheren Halten des Scheibenrades entgegensteht.

25 Damit die an der Felge bzw. dem Fahrzeuggrad auftretenden Biegemomente im Vergleich zur erzielbaren Haltekraft klein bleiben, ist nach einem weiteren Vorschlag der Erfindung vorgesehen, daß die Spannvorrichtung zwei Paare von Spannbacken aufweist, deren Bewegungsbahnen einander, insbesondere 30 rechtwinklig, kreuzen und daß ein die Spannbacken synchron in eine an die Felge des Fahrzeuggrades angedrückte Spannposition bewegender Antrieb vorgesehen ist.

Bei der erfindungsgemäßen Spannvorrichtung greifen die Spannbacken an vier Seiten an der Felge an, wodurch sich die Biegebeanspruchung der Felge erheblich verringert. Es können daher höhere Spannkräfte zum Festhalten der
5 Felge eingesetzt werden, ohne dadurch die Felge zu überlasten oder bleibend zu verformen. Eine gleichmäßige Verteilung der Spannkraft kann weiterhin noch dadurch begünstigt werden, daß die Spannbacken an zwei in einem Abstand voneinander befindlichen Stellen an die Felge andrückbare Spannflächen haben.

10

Nach einem weiteren Vorschlag der Erfindung kann vorgesehen sein, daß die Spannbacken mittels reibungsarm geführter Schlitten an einem kreuzförmigen Träger gelagert sind. Um auf der Rückseite der Spannbacken ausreichenden Freiraum für die Reifenbewegung beim Montieren des Reifens zu schaffen,
15 wird weiterhin vorgeschlagen, die Spannbacken an Stützen anzuordnen, die sich von den Schlitten bis zu einer oberhalb des kreuzförmigen Trägers befindlichen Ablage erstrecken. Auf diese Weise wird hinter den Spannbacken ein sich nach unten erstreckender Freiraum geschaffen, so daß der Reifen beim Aufziehprozeß nach unten ausweichen kann und nicht geknickt wird.

20

Der Antrieb der Spannbacken weist vorzugsweise ein Getriebe mit einer drehbaren Scheibe auf, deren Drehachse in der Mitte der Bewegungsbahnen der Spannbacken und rechtwinklig zu den Bewegungsbahnen verläuft, wobei jeder Spannbacken durch eine Stange mit der Scheibe verbunden ist, wobei
25 die Stange mittels Gelenken an den Spannbacken und der Scheibe befestigt ist. Durch diese Gestaltung des Antriebs wird auf einfache Weise eine synchrone Bewegung der Spannbacken erreicht. Die Elastizität der die Spannkraft übertragenden Bauteile gewährleistet in Verbindung mit der Elastizität der gespannten Felge eine gleichmäßige Verteilung der Spannkräfte auf die
30 einzelnen Spannbacken. Um die synchrone Bewegung der Spannbacken genau einzustellen zu können, kann die Länge der einzelnen Stangen des Antriebs einstellbar sein.

- Nach einem weiteren Vorschlag der Erfindung können die Spannbacken eine den Felgenrand übergreifende Spannklaue und eine in der Ebene der Ablage befindliche Auflagefläche haben, auf der die Felge in der Spannposition auf-
- 5 liegt. Hierdurch wird die Felge in der Spannposition ausschließlich von den Spannbacken gehalten. Die Ablage, auf der das Fahrzeugrad vor dem Spannen abgelegt wird, muß daher bei der Reifenmontage keine Haltekräfte aufnehmen.
- 10 Eine weitere vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung kann darin bestehen, daß die zwischen den Spannbacken angeordnete Ablage wenigstens zwei parallele, in einem Abstand voneinander angeordnete, flexible Bänder aufweist, die über Umlenkrollen an den Spannbacken eines Paares geführt sind und mit ihren Enden an dem kreuzförmigen Träger befestigt sind.
- 15 Vorzugweise sind hierbei die flexiblen Bänder über erste Umlenkrollen geführt, die vor den Spannbacken angeordnet sind und an den ersten Umlenkrollen in Richtung auf den kreuzförmigen Träger umgelenkt werden. Danach werden auch die Bänder über zweite Umlenkrollen geführt, die zwischen der Ablageebene und dem kreuzförmigen Träger angeordnet sind, und durch
- 20 diese in eine zur Ablageebene parallele Ebene umgelenkt, in der sich die Befestigungsstellen der Bänder an dem kreuzförmigen Träger befinden.

Die erfindungsgemäße Gestaltung der Ablage hat den Vorteil, daß sie sich unterschiedlichen Positionen der Spannbacken anpaßt, so daß die

25 Spannvorrichtung für eine große Bandbreite von Felgendurchmessern verwendbar ist. Während der Bewegung der Spannbacken bleiben die Bänder in Ruhe, so daß die auf der Ablage befindlichen Fahrzeugräder bei der Spannbewegung nicht rutschen müssen und daher nicht verkratzt werden können. Es hat sich zudem als vorteilhaft erwiesen, daß die Felge beim

30 Ablegen auf den Bändern kein Geräusch verursacht und infolge der Dämpfungswirkung der Bänder nicht von der Ablagefläche hochspringt. Durch das Umlenken der flexiblen Bänder über die an den Spannbacken ange-

- 5 -

ordneten Umlenkrollen wird außerdem erreicht, daß sich die Ablage nicht auf der Rückseite über die Spannbacken hinaus erstreckt. Der dort gewünschte Freiraum für den Montageprozeß wird daher nicht durch Teile der Ablage beeinträchtigt.

5

Um die flexiblen Bänder der Ablage zu entlasten, können in der Mitte zwischen den Spannbacken an dem kreuzförmigen Träger Stützen angeordnet sein, auf denen die flexiblen Bänder aufliegen.

10 Zur Bewegung der Spannbacken und zur Erzeugung der Spannkraft sieht eine vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung vor, unterhalb der Ablageebene zwischen den Stützen zweier gegenüberliegender Spannbacken einen hydraulisch oder pneumatisch antreibbaren Hubzylinder anzurufen, dessen Zylindergehäuse mit der Stütze des einen Spannbackens und dessen
15 Kolbenstange mit der Stütze des anderen Spannbackens verbunden ist. Auf die beiden anderen, nicht mit dem Hubzylinder verbundenen Spannbacken wird die von dem Hubzylinder erzeugte Spannbewegung und Spannkraft über das die Spannbacken miteinander verbindende und ihre Bewegung synchronisierende Getriebe übertragen.

20

Die Erfindung wird nachfolgend anhand eines Ausführungsbeispiels näher erläutert, das in der Zeichnung dargestellt ist. Es zeigen

Figur 1 eine perspektivische Darstellung einer zum Spannen von
25 Kraftfahrzeugräder bei der Reifenmontage bestimmten Spannvorrichtung,

Figur 2 eine erste Seitenansicht der Spannvorrichtung gemäß Figur 1 und

30 Figur 3 eine zweite Seitenansicht der Spannvorrichtung gemäß Figur 1.

Die in der Zeichnung dargestellte Spannvorrichtung weist einen kreuzförmigen Träger 1 mit einem Längsholm 2 und einem aus zwei an den Längsholm 2 angesetzten Armen 3, 4 gebildeten Querholm 5 auf. Längsholm 2 und Querholm 5 sind rechtwinklig zueinander angeordnet. Auf der Oberseite sind 5 an dem Längsholm 2 und an dem Querholm 5 parallele Führungsschienen 6, 7 angebracht. An den Führungsschienen 6 des Längsholms 2 sind zwei Schlitten 8, 9 mittels formschlüssiger Kugelführungen in Richtung der Längsachse des Längsholms 2 bewegbar gelagert. An den Führungsschienen 7 des Querholms 5 ist auf jeder Seite des Längsholms 2 ein Schlitten 10 bzw. 10 11 mittels formschlüssiger Kugelführungen in Längsrichtung des Querholms 5 bewegbar gelagert. Die Schlitten 8 bis 11 tragen jeweils einen Spannbacken 12, 13, 14, 15. Die Spannbacken 12, 13 sind jeweils durch zwei parallele, sich in Richtung der Führungsschienen 6 erstreckende Wände 16, 17 an den Schlitten 8, 9 abgestützt. Die Spannbacken 14, 15 sind an Stützen 18, 19 15 angebracht, die von den Schlitten 10, 11 getragen werden.

Die Spannbacken 12 bis 15 haben Ablageflächen 20, die in einer gemeinsamen, oberhalb der Stützen 18, 19 und der Wände 16, 17 befindlichen Ablageebene angeordnet sind und zur Ablage der Felge eines 20 Fahrzeuggrades in der Spannposition dienen. Angrenzend an die Ablageflächen 20 weisen die Spannbacken 12 bis 15 Spannklaue 21 auf, die in radialer Richtung an den Rand einer Felge andrückbar und so geneigt sind, daß sie den Felgenrand teilweise übergreifen. Die Spannklaue 21 haben einen konkav gekrümmten Mittelabschnitt, an den sich beiderseits im 25 wesentliche gerade Abschnitte anschließen. Die gekrümmten Mittelabschnitte sind zum Spannen von Felgen kleineren Durchmessers bestimmt. Die geraden Abschnitte legen sich tangential an Felgen größeren Durchmessers an. Auf ihrer Rückseite sind die Spannklaue 21 mit einer Rundung versehen, die sich bis unter die Ablageebene erstreckt. Hierdurch wird eine den montierten 30 Reifen schonende Kontur geschaffen. Die radiale Breite der Spannklaue 21 ist außerdem auf das zur Kraftübertragung erforderliche Mindestmaß beschränkt, um einen möglichst großen Freiraum für die Verformung des

Reifens beim Aufziehen zu schaffen. Die axiale Höhe der Spannklauen 21 ist vorzugsweise nicht größer als diejenige des Felgenrandes.

Zum Bewegen der Spannbacken 12 bis 15 und zum Erzeugen der zum Halten eines Fahrzeugesrades geeigneten Spannkraft ist ein hydraulisch oder pneumatisch beaufschlagbarer Hubzylinder 22 vorgesehen. Der Hubzylinder 22 ist unterhalb der Ablageebene und im wesentlichen parallel zum Längsholm 2 angeordnet. Er weist ein Zylindergehäuse 23 auf, das mit seinem geschlossenen Ende an einem die Wände 17 verbindenden Zapfen 24 gelagert ist. Die Kolbenstange 25 des Hubzylinders 22 ist an einem Lagerbock 26 befestigt, der auf der Rückseite der Wände 16 angeordnet und an diesen befestigt ist. Hierdurch bleibt zwischen den Wänden 16 ein Freiraum erhalten, in den das Zylindergehäuse 23 eintauchen kann, wenn die Spannbacken 12, 13 zueinander bewegt werden.

15

Die Spannbacken 14, 15 werden synchron mit den Spannbacken 12, 13 längs der Führungsschiene 7 bewegt. Hierzu wird die Bewegung der Spannbacken 12, 13 durch ein an der Unterseite des Trägers 1 angeordnetes Getriebe 27 auf die Spannbacken 14, 15 übertragen. Das Getriebe 27 weist eine zentrale Scheibe 28 auf, die um eine in der Mitte zwischen den Spannbacken 12 bis 15 und senkrecht zur Ablageebene angeordnete Achse drehbar gelagert ist. Die Scheibe 28 ist durch vier Stangen 29, 30 gleicher Länge und an den Enden der Stangen 29, 30 angeordnete Gelenke 31, 32 mit den Schlitten 8 bis 11 verbunden. Jeder der Schlitten 8 bis 11 weist an seiner Unterseite eine nach unten ragende Stütze 33 auf, an der jeweils eine Stange 29, 30 mit dem Gelenk 31 drehbar befestigt ist. Mit dem anderen Gelenk 32 sind die Stangen 29, 30 an die Scheibe 28 angeschlossen, wobei die Gelenke 32 auf dem gleichen Teilkreis jeweils in einem Abstand von 90° auf der Scheibe 28 angeordnet sind. Zum Ausgleich von Herstellungsungenauigkeiten ist die 30 Länge der Stangen 29, 30 einstellbar.

Werden die Schlitten 8, 9 gemeinsam mit den Spannbacken 12, 13 durch den Hubzylinder 22 zueinander oder auseinander bewegt, so wird diese Bewegung über die Stangen 29 auf die Scheibe 28 übertragen und diese dadurch in Drehung versetzt. Die Drehung der Scheibe 28 wird im umgekehrten

5 Verhältnis durch die Stangen 30 auf die Schlitten 10, 11 und die von ihnen getragenen Spannbacken 14, 15 übertragen, so daß diese bezogen auf ihre Bewegungsbahn die gleiche Bewegung ausführen wie die Spannbacken 12, 13. Das Getriebe 27 gewährleistet außerdem, daß die Wege der Spannbacken 12 bis 15 relativ zur Drehachse der Scheibe 28 immer gleich sind, so daß die

10 Räder beim Spannen in bezug auf die Drehachse zentriert werden.

Zwischen den Spannbacken 12, 13 ist eine Ablage 35 vorgesehen, auf der das Rad vor dem Festspannen mit einer Seite ablegbar ist. Die Ablage 35 besteht aus zwei parallelen, flexiblen Bändern 36, die in Höhe der Ablageebene zwischen den Spannbacken 12, 13 gespannt sind und deren Enden an den Enden des Längsholmes 2 befestigt sind. Die Bänder 36 sind über erste Umlenkrollen 37 geführt, die auf den einander zugekehrten Seiten der Spannbacken 12, 13 an diesen angeordnet sind. Von den Umlenkrollen 37 sind die Bänder 36 in Richtung des Längsholmes 2 zu zweiten Umlenkrollen 20 38 geführt. Die Umlenkrollen 38 sind an den Wänden 16, 17 angebracht. Von den Umlenkrollen 38 sind die Bänder 36 zu Befestigungselementen 39 geführt, an denen die Bandenden festgeklemmt sind. Die Befestigungselemente 39 sind mittels Spannschrauben an Leisten 40 gehalten, die an den Enden des Längsholmes 2 befestigt sind. Mit Hilfe der Spannschrauben können die 25 Bänder 36 gespannt werden.

Die Umlenkrollen 37, 38 und die Befestigungselemente 39 sind so angeordnet, daß sich die Bänder 36 zwischen den Umlenkrollen 37 und zwischen den Befestigungselementen 39 und den Umlenkrollen 38 jeweils parallel zu den 30 Führungsschienen 6 des Längsholmes 2 erstrecken. Werden die Spannbacken 12, 13 längs der Führungsschienen 6 bewegt, so hat dies keinen Einfluß auf die Spannung der Bänder 36. Durch die Umlenkung der Bänder 36

wird auf der Rückseite der Spannbacken 12, 13 ein Freiraum für die Montage des Reifens geschaffen.

In der Mitte zwischen den Spannbacken 12, 13 sind an dem Längsholm 2 zwei
5 parallele Führungselemente 41 angebracht, die sich bis unter die Bänder 36
erstrecken und diese an dem Längsholm 2 abstützen. An den
Führungselementen 41 ist eine Zentrierbrücke 42 verschiebbar gelagert, die
den Hubzylinder 22 überspannt. Die Zentrierbrücke 42 weist auf ihrer
Oberseite einen koaxial zur Drehachse der Scheibe 28 angeordneten
10 Zentrierdorn 43 auf. Die Zentrierbrücke 42 ist durch eine an den
Führungselementen 41 gelagerte Gabel mit einem Hubzylinder 44 verbunden,
der unterhalb des Getriebes 27 angeordnet ist und dessen Kolbenstange sich
durch das Lager der Scheibe 28 erstreckt. Mit Hilfe des Hubzylinders 44 kann
der Zentrierdorn 43 in die Zentrierbohrung eines Rades hineinbewegt werden,
15 um dieses beim Lösen der Spannbacken nach der Reifenmontage in zentrier-
ter Lage zu halten.

Ansprüche

- 5 1. Vorrichtung zum Spannen der Felge eines Fahrzeugrades, insbesondere zur Reifenmontage, mit einer Ablage, auf welcher die Felge mit einer Seite auflegbar ist, und mit wenigstens zwei radial zur Felge bewegbaren Spannbacken zum Festspannen des der Ablage benachbarten Felgenrandes, **dadurch gekennzeichnet**, daß die
10 Spannbacken (12 bis 15) mit der axialen Außenseite des Felgenrandes zusammenwirkende Anlageflächen (20) und radial von außen an den Felgenrand andrückbare Spannklauen (21) haben und daß auf der dem Felgenrand abgekehrten Rückseite wenigstens einer Spannklaue (21) sich in axialer und radialer, sich von der Felge entfernenden Richtung
15 ein Freiraum erstreckt.
2. Vorrichtung nach Anspruch 1, gekennzeichnet durch zwei Paare von Spannbacken (12 bis 15), deren Bewegungsbahnen einander, insbesondere rechtwinklig, kreuzen und daß ein die Spannbacken (12 bis 15) synchron in eine an die Felge des Fahrzeugrades angedrückte
20 Spannposition bewegender Antrieb vorgesehen ist.
3. Vorrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Spannbacken (12 bis 15) an zwei in einem Abstand voneinander
25 befindlichen Stellen an die Felge andrückbare Spannflächen haben.
4. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Spannbacken (12 bis 15) mittels reibungsarm geführter Schlitten (8 bis 11) an einem kreuzförmigen (1) Träger
30 gelagert sind.

5. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Spannbacken (12 bis 15) an Stützen angeordnet sind, die sich von den Schlitten (8 bis 11) bis zu einer oberhalb des kreuzförmigen Trägers (1) befindlichen Ablage erstrecken.
10. 6. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Antrieb ein Getriebe (27) mit einer drehbaren Scheibe (28) aufweist, deren Drehachse in der Mitte der Bewegungsbahnen der Spannbacken (12 bis 15) und rechtwinklig zu den Bewegungsbahnen verläuft, wobei jeder Spannbacken (12 bis 15) durch eine Stange (29, 30) mit der Scheibe (28) bewegungsübertragend verbunden ist, wobei die Stange (29, 30) mittels Gelenken an den Spannbacken (12 bis 15) und an der Scheibe (28) befestigt ist.
15. 7. Vorrichtung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Länge der Stangen (29, 30) einstellbar ist.
20. 8. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Spannbacken (12 bis 15) eine den Felgenrand übergreifende Spannklaue (21) und eine in der Ebene der Ablage (35) befindliche Ablagefläche (20) haben.
25. 9. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die zwischen den Spannbacken (12 bis 15) angeordnete Ablage (35) wenigstens zwei parallele, in einem Abstand voneinander angeordnete, flexible Bänder (36) aufweist, die über Umlenkrollen (37, 38) an den Spannbacken (12, 13) eines Paares geführt sind und mit ihren Enden an dem kreuzförmigen Träger (1) befestigt sind.
30. 10. Vorrichtung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß die flexiblen Bänder (36) über erste, vor den Spannbacken (12, 13)

- angeordnete Umlenkrollen (37) geführt und an diesen in Richtung des kreuzförmigen Trägers (1) umgelenkt sind und danach über zweite, zwischen der Ablageebene und dem kreuzförmigen Träger (1) angeordnete Umlenkrollen (38) geführt und durch diese in eine zur Ablageebene parallele Ebene umgelenkt sind, in der sich die Befestigungsstellen der Bänder (36) an dem kreuzförmigen Träger (1) befinden.
- 5
11. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 9 und 10, dadurch gekennzeichnet, daß an dem kreuzförmigen Träger (1) in der Mitte zwischen den Spannbacken (12, 13) Stützen angeordnet sind, auf denen die Bänder (36) aufliegen.
- 10
12. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß unterhalb der Ablageebene zwischen den Stützen zweier gegenüberliegender Spannbacken (12, 13) ein hydraulisch oder pneumatisch antreibbarer Hubzylinder (22) angeordnet ist, dessen Zylindergehäuse (23) mit der Stütze des einen Spannbackens (13) und dessen Kolbenstange (25) mit der Stütze des anderen Spannbackens 20 (12) verbunden ist.
- 15
13. Vorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß in der Mitte zwischen den Spannbacken (12 bis 25) ein Zentrierdorn (43) angeordnet ist, der senkrecht zur Ablageebene bewegbar ist.

1/2

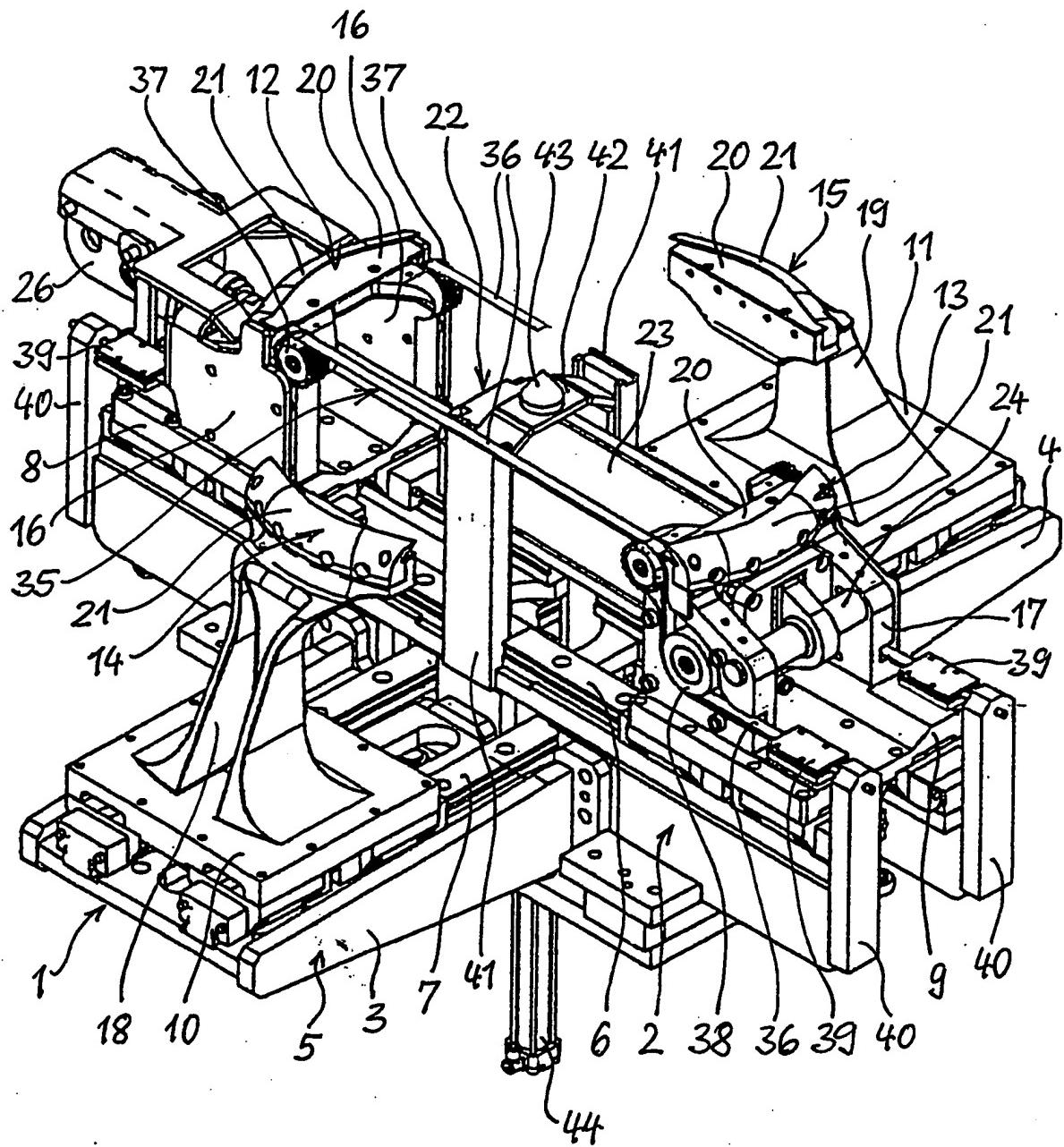


FIG. 1

2/2

